

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 34 (1908)  
**Heft:** 12

**Nachruf:** Vallière, Emile de

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 05.05.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

procurer de compensation, comme c'est le cas pour d'autres projets.

La *variante*, qui cherche à éviter cet inconvénient en réduisant les dimensions de la place de la gare, ne satisfait pas non plus, car les locaux pour la poste sont trop petits. L'auteur a cherché à réaliser, pour le bâtiment des postes et, en particulier, pour celui de la gare, une architecture vigoureuse, mais les formes manquent de finesse et d'harmonie. De tous les projets c'est celui qui prévoit le hall le plus important et le plus spacieux pour le bâtiment de la gare. En prolongeant le mur de la façade dans l'alignement du corridor, l'auteur a réussi à réaliser beaucoup de place aux étages supérieurs, ce qui permet l'établissement de corridors bien éclairés.

N° 8. *Hadwig I.* — Le plan de distribution, dès le premier étage du bâtiment des postes, diffère d'une manière remarquable du projet officiel. Les dispositions adoptées sont très bonnes, claires et créent de bonnes communications. Le hall des guichets a la superficie voulue.

L'architecture des façades est imposante et sobre. Afin de délimiter la place du côté Sud, l'auteur a projeté de fermer la rue Gutenberg par une galerie ornementale, mais le hall aux guichets se trouve masqué par cette galerie. Il a choisi pour cette dernière une architecture peu marquante. Ce sont là des inconvénients du projet, mais il serait facile d'y remédier.

Le plan de distribution du bâtiment des voyageurs concorde, dans ses grandes lignes, avec le projet officiel. Le projet est sensiblement amélioré par le fait que l'éclairage des étages supérieurs du bâtiment est beaucoup meilleur et plus rationnel. Deux escaliers ont pu être évités, et la place gagnée a été utilisée pour des antichambres.

L'architecture du bâtiment est bien étudiée, mais trop renfermée et tient trop peu compte du caractère public du bâtiment.

L'exhaussement du hall principal jusqu'au deuxième étage permettrait peut-être d'améliorer sensiblement le motif principal de la façade.

La place perdue serait en partie regagnée par la construction de la galerie reliant le bâtiment de la gare à celui des voies étroites. Cette disposition permet de clôturer avantageusement la nouvelle place et donne à l'ensemble un aspect très réussi.

La *variante* du bâtiment des postes prévoyant le hall aux guichets du côté Nord est moins satisfaisante. Le problème paraît moins bien résolu au point de vue de la distribution et de l'éclairage des communications.

Selon le modèle qui accompagne le projet, la façade, côté rue Saint-Leonhard, est agréablement encadrée par des angles en ressaut. Ces ressauts ne sont conciliables qu'avec la variante, que nous ne pouvons d'ailleurs pas recommander. Il serait, cependant, regrettable de renoncer à ce motif qui serait une diversion heureuse pour les façades longues et monotones. La police de construction ne s'opposerait certainement pas à l'établissement de ressauts.

Pour l'exécution des façades du bâtiment des postes ce motif est particulièrement recommandable. Cependant le hall aux guichets devrait être d'une meilleure architecture.

L'auteur démontre par un modèle en plastiline à l'échelle 1 : 500 comment on peut créer une place de 40 m. de large devant la gare. Il faudrait, dans ce cas, englober dans le projet la propriété Kürsteiner, le jardin d'agrément et l'Hôtel de la Gare. On obtiendrait, cependant, une compensation économique par le fait qu'une surface d'environ 1300 m<sup>2</sup> demeurerait in-

tacte à l'Ouest du bâtiment de la poste. Cette disposition permettrait donc de réserver pour la poste le terrain précité et le bâtiment postal actuel.

N° 10. *Hermes I.* — Le plan de la gare répond, dans ses grands traits, au projet officiel. Le motif central de l'aile, côté Est, est convexe, ce qui constitue un progrès, car de ce fait le hall se trouve agrandi. On se heurte, cependant, à une grosse difficulté, car la façade des étages supérieurs ne se poursuit pas dans le même alignement. Le mur de façade de cette partie du bâtiment se trouve, au contraire, en alignement avec le reste du bâtiment. Il est en porte-à-faux sur une longueur de 35 m. Il ne serait guère possible d'exécuter cette proposition sans prévoir des points d'appui dans le hall, et l'on perdrait ainsi l'avantage gagné d'autre part. Ce corps de bâtiment proéminent influe d'une manière désavantageuse sur la façade parce qu'on ne peut pas faire valoir les étages supérieurs en perspective rapprochée. Ce désavantage pourrait être éliminé en exécutant la courbure de la façade sur toute sa hauteur.

Le caractère de l'architecture correspond au but proposé ; elle paraît recommandable pour l'exécution. Il se distingue par la grandeur, l'allure et l'harmonie.

Le bâtiment des postes diffère très peu de la solution officielle, mais il satisfait moins, par son architecture, que celui de la gare. Il est un peu monotone, du genre des magasins-halles ; l'idée de biaiser l'aile Est n'est pas heureuse, d'autant plus que cette aile, de concert avec l'aile Ouest, devrait faire ressortir le corps central du bâtiment.

La clôture de la place, côté Ouest, est insignifiante. La gare des voies étroites forme un groupe séparé qui ne contribue en rien à la perspective d'ensemble.

Le mérite principal du projet git dans l'architecture du bâtiment de la gare. En exhaussant d'un étage le motif du hall, en faisant subir à la façade les modifications nécessitées par cet exhaussement et en corrigeant les motifs de l'architecture de manière qu'ils se relient mieux, vers le haut, par des lignes plus prononcées, on arriverait à réaliser un effet encore plus puissant. Une *variante*, désignée par *Hermes II*, constitue un essai intéressant ; les auteurs ont cherché à englober le bâtiment postal actuel et à créer une place plus étendue (38 m. de largeur). La solution est défectueuse au point de vue administratif, car la répartition du service postal dans deux bâtiments, sans communications directes, et la construction d'un bâtiment pour la Direction d'arrondissement, ne sont pas recommandables.

(A suivre).

Nous reproduisons aux pages 140 à 145 les principales planches des deux projets « Campanile » et « Hadwig I », qui ont obtenu un deuxième prix ex æquo.

Nous publierons de même, dans notre prochain numéro, les autres projets primés.

## NÉCROLOGIE

### † Emile de Vallière.

M. Emile de Vallière, ingénieur, décédé le 18 juin 1908, plus que septuagénaire, a fourni une carrière utile à son pays.

Né en 1834, à Lausanne, à la Cité-Derrière, dans la vieille cure de la ville, il fit ses premières études au Collège cantonal. Fils d'une nombreuse famille, il dut de bonne heure songer au

travail et s'en fut à l'École d'horlogerie municipale de Genève où il passa cinq années. Ce qui l'intéressait dans l'horlogerie, c'était avant tout la mécanique et l'art. Quand il eut pénétré tous les secrets, il voulut compléter son instruction de technicien et entra en 1862 à l'École spéciale de Lausanne, d'où il sortit trois ans après avec le diplôme d'ingénieur.

Pendant deux années il travailla dans les bureaux du Département cantonal des travaux publics, puis fut appelé, en 1867, à prendre la direction des Mines et Salines de Bex, où il demeura sept années. La Compagnie des Mines et Salines venait de se constituer et de reprendre des mains de l'Etat une exploitation que celui-ci était sur le point d'abandonner comme trop onéreuse pour le fisc cantonal. Plutôt que de laisser périr une industrie intéressante, qui nourrissait à Bex un certain nombre de familles de mineurs, quelques citoyens de Bex et de Lausanne, à la tête desquels se trouvait M. Charles Grenier, constituèrent une Compagnie qui, très modestement et très économiquement, reprit l'exploitation des salines.

M. de Vallière se consacra à cette œuvre avec un dévouement et un savoir-faire admirables. Un de ses amis, le professeur Piccard, venait d'inventer l'appareil qui porte son nom pour la fabrication du sel par l'évaporation des eaux-mères. On l'introduisit à l'usine du Béviex et les résultats furent excellents.

Pendant ce temps, le directeur de Vallière s'évertuait à étudier le massif salin et parvenait à déterminer très exactement la situation, la configuration, les dimensions des roches imprégnées de sel. Des travaux considérables furent entrepris par la nouvelle compagnie, le mode d'exploitation de la roche salée fut entièrement rénové et bientôt cette industrie devint une source de bénéfices. Elle possède actuellement, dans les galeries tracées par M. de Vallière et son successeur, M. Rosset, des réserves de roche salée pour ainsi dire inépuisables. Grands sont donc les services rendus par M. de Vallière aux salines de Bex, auxquelles il n'a, d'ailleurs, pas cessé de s'intéresser et qui ont été, de sa part, jusqu'à son dernier jour, l'objet d'une vraie affection.

M. de Vallière a quitté le Béviex en 1874, laissant en pleine prospérité l'entreprise qu'il avait dirigée avec une si intelligente persévérance. Il ouvrit alors à Lausanne un bureau d'ingénieur civil où il s'occupa surtout, soit seul, soit associé à M. Aloïs van Muyden, de travaux hydrauliques. Nombreuses sont les communes du canton de Vaud que le défunt a approvisionnées d'eau potable.

M. de Vallière a été pendant longtemps un membre assidu et actif de la Société vaudoise des sciences naturelles, de la Société vaudoise des ingénieurs et architectes, et de l'Association amicale des anciens élèves de l'École d'ingénieurs de l'Université de Lausanne. Il a publié divers travaux scientifiques, entre autres une étude fort ingénieuse et minutieusement conduite sur la chute du Tauretunum, dans la vallée du Rhône.

M. Emile de Vallière a fait très honorablement sa carrière dans l'armée jusqu'au grade de capitaine d'infanterie; les survivants de l'ancien bataillon 70 — ils se font rares — se souviendront encore de lui. Frère du colonel d'artillerie de Vallière, il avait, comme son aîné, le culte du drapeau et du pays. Il ne pouvait assister à quelque solennité patriotique ou voir passer un bataillon sans qu'une larme d'émotion ne perlât sous la paupière.

Il était, au surplus, par tout son être, un homme aux convictions profondes, d'une loyauté et d'une droiture parfaites,

d'une bonté exquise; il laissera à tous ceux qui l'ont connu le souvenir d'une nature très douce, très fine, volontairement réservée et discrète, mais riche et généreuse. Qu'il repose en paix!

#### † Alphonse Berguin.

Dans la nuit du 10 au 11 juin est décédé à Fribourg, à l'âge de 64 ans, M. Alphonse Berguin, ingénieur-mécanicien, ancien ingénieur aux ateliers des chemins de fer.

Souffrant de crises rhumatismales aiguës, M. Berguin avait depuis bien des années résilié ses fonctions. Il fut alité presque tout l'hiver dernier, mais, avec le retour de la bonne saison, son état semblait s'améliorer, sans beaucoup d'espoir cependant.

M. Berguin fréquenta d'abord les écoles primaires et le collège de sa ville natale, puis continua ses études à Engelberg.

Rentré à Fribourg, il fit un stage de 3 années aux ateliers des chemins de fer de cette ville, dirigés alors par M. Wieland. De 1865 à 1869, il fréquenta le Vorkurs et la division des ingénieurs-mécaniciens de l'École polytechnique.

A la sortie de celle-ci, il entra dans les ateliers (construction de ponts métalliques) de la maison Ott & Cie, à Berne, et y resta jusqu'en 1871.

A partir de 1872, il devint sous-chef des ateliers des chemins de fer et chef du dépôt des machines, à Fribourg, fonctions qu'il remplit consciencieusement et d'une manière distinguée pendant 25 ans.

M. Berguin, de par ses études, son sens pratique et son caractère énergique, était tout qualifié pour exercer ces importantes fonctions. Quoique d'allure un peu brusque, c'était un homme de cœur. Son testament l'a surabondamment prouvé. Il était bon camarade et un ami d'un commerce sûr et agréable. En société, il était très gai et caustique.

Comme militaire, M. Berguin a fait la campagne de 1871 avec le grade de sergent.

En politique, il était libéral bien convaincu, mais nullement combattif et respectait les opinions de chacun.

Depuis sa retraite des chemins de fer, M. Berguin s'intéressait aux questions techniques et économiques; il a rempli plusieurs charges. Il faisait partie du Conseil général, de la Commission de l'Orphelinat, du Conseil d'administration des tramways.

Il était membre de plusieurs Sociétés: Société de chant, de gymnastique et du Cercle de Commerce.

Il fit partie pendant plusieurs années de la Société suisse des ingénieurs et architectes de la section de Fribourg.

Comme on le voit, M. Berguin a eu une vie bien remplie.

Il fut un brave homme dans la force du terme, un citoyen dévoué et désintéressé.

L'assistance des nombreuses personnes qui l'ont accompagné à sa dernière demeure a été une preuve que M. Berguin était aimé et estimé.

Cette grande participation sera une consolation pour ses parents et ses amis, à qui nous présentons nos condoléances bien sincères et toute notre sympathie.